

Gyalogolni jó?

Félmegoldás a Margitszigeten

Tanács tervez, költségvetés végez

Szeptember 15-én lép életbe a Margitszigeten a gépkocsiforgalmat korlátozó rendelet. Ez lényegében kitiltja a sziget útjairól a személyautókat. Ezután csupán autóbuszok és taxik közlekedhetnek a főváros „nemzeti parkjában”. A gyalogosok örömmel üdvözölték a rendelkezést, a járművezetők viszont vitatják jogosságát és keveslik a szigeti Nagyszálló mellett kijelölt parkolóhelyet, ahol az Árpád-hídről behajtva gépkocsijaikat leállíthatják. Ez a parkolóhely körülbelül 140 gépkocsinak elég és elsősorban a szálloda vendégei részére lesz fenntartandó. Az autósok, ha a szigeti strandra, a szabadtéri színpadhoz, a mozihoz vagy a sportlétesítményekhez igyekeznek, gépkocsijaikkal a Margit- és az Árpád-híd hídfőnél parkolhatnak — ha találhatnak helyet maguknak.

Új „szigeti veszedelem”

A Váci utca egy részét jó néhány évvel ezelőtt nyilvánították sétálóutcává. A Margitsziget tehát a második „autótlanított” területe a fővárosnak, a gépkocsik számának rohamos növekedése miatt forgalmi okokból, de levegőtisztasági és környezetvédelmi szempontokból is újabb intézkedésekre van kilátás.

Európában már több mint 70 városban védekeznek egyes kerületek lezárásával az autórada ellen — több-kevesebb sikerrel. A Gazdasági Együttműködés és Fejlesztés Szervezete felméréssel bizonyította ugyan, hogy a városok „gyalogosított” körzeteiben az üzletek, vendéglők és szállodák forgalma nem csappant meg, inkább növekedett, ám a frankfurti „gyalogjáróparadicsomról” legutóbb kiderült, hogy bizonyos üzleteket teljes csőd fenyeget és a belvárost környező utcák gépkocsiforgalma a túlzásfokosság miatt elviselhetetlenné vált.

A „szigeti veszedelem” elhárítását, azaz a személygépkocsik forgalmának kitiltását a Margitszigetről hosszú és szenvedélyes viták előzték meg a nyilvános fórumokon és a közlekedés illetékes hatóságainál. A kitiltást elsősorban a mintaszerűen ápolott park növényeinek védelme és a levegőtisztaság indokolta, de más tényezők is közrejátszottak. Egyrészt sokan átmenő útvonalként használták a szigetet, mert Újpestről Pestre vagy Budára, illetve visszafelé sokkal kellemesebb volt a Margitszigeten végibarangolni, mint a forgalmas és korszerűtlen útburkolatú Váci úton zötykölődni, másrészt a sziget szemlátomást hatalmas autóparkolóvá vált, mert nagyon sokan úgy mentek oda pihenni vagy szórakozni, hogy gépkocsijaikat szabálytalanul beállították a pázsitos területekre. Így nemcsak a füstgázból, olajkoromból és porból képződő fólia-

szérű bevonat pusztította az értékes, ritka növényeket, hanem a gyepré ráhajtó autók is.

(Dr. Reischl Antal professzor, a Hazafias Népfront Budapesti Tanácsának alelnöke és a budapesti várospolitikai munkabizottság vezetője: „Ellentmondásosnak hangzik, de a közlekedésnek nemcsak az a szerepe, hogy valahová gyorsan eljuttassa az embert, hanem az is, hogy egyes helyekre nehéz legyen eljutni. Ma már inkább olyan területeket kell kijelölnünk, amelyeket csak gyalog lehet megközelíteni, megőrizve azok csendjét, jó levegőjét és természeti szépségeit azok részére, akik vállalják az ezzel járó fáradságot. Meg kell fontolni, hogy a budai hegyvidéket, vagy mondjuk a pilisi erdőt milyen mértékig engedjük autók által behálózni. A hegy lábához gyorsan és kényelmesen lehessen eljutni gépkocsival, de onnan már gyalog folytathassák a kirándulást az emberek. Ugyanez áll a Margitszigetre is, amelynek mindkét csücske hidakra támaszkodik. A hidakon tömegközlekedés van, tehát oda el lehet jutni és a hídfők környékén kell parkolni. Onnan viszont autóbusszal, taxival, mikrobuszszal és főleg gyalog lehet folytatni az utat. Közegészségügyi szempontból is hasznos, ha az emberek többet gyalogolnak.”) Csak hogy ez félmegoldás.

Hibridbuszok

Az autóbuszok — a jövőben sűrített járatokkal közlekednek — ontják leginkább a korom- és füstfelhőket, s a tehergépkocsik célforgalmát sem szüntetik meg, mert a szálloda és egyéb létesítmények üzemi ellátását másképpen nem lehet megoldani. Taxiállomás is lesz a nagyszállónál. A végső megoldás az elektromos meghajtású mikrobuszok és autóbuszok járatása lesz. Ezek a sziget egyik végétől a másikig, oda-vissza járnak, de ez még távoli jövő. (A BKV 1500 autóbussza évente 600 tonna korommal szennyezi Budapest levegőjét. Most foglalkoznak a közlekedési vállalatnál a hibridbuszok kialakításával, amelyeket akkumulátorral táplált villanymotorral is lehet működtetni. Elsőként a Margitszigeten és a Várban járatnák az átalakított buszokat.)

Budapesten 1972-ben 116 000 volt a személygépkocsik száma. A Fővárosi Közlekedési Főigazgatóság 1985-re 300 000, később már 700 000



AUTÓMENTES UTCA MAJNA-FRANKFURTBAN

Valóságos buszkiállítás látványa

autóval számol. Csúcsidőben már a jelenlegi autólétszám mellett is áthatolhatatlannak látszó dugók keletkeznek a főútvonalakon és a Belváros szűk utcáin. Vajon várható-e Budapest más területein is a személygépkocsi-forgalom korlátozása? A különböző társadalmi fórumokon javaslatok hangzottak el a budai Vár és a Belváros sétálónegyedére minősítésére.

A Hazafias Népfront várospolitikai bizottsága és a közlekedés szakemberei egyértelműen azon az állásponton vannak, hogy a Belvárosnak a kiskörút és a Duna által határolt részét nem lehet automatikusan lezárni, mert akkor a Szabadság- és az Erzsébet-híd átmenő forgalma egyszerűen megszűnne. A Belvárosból nem tiltják ki a gépkocsiforgalmat, hanem szintbeli süllyesztéssel felszabadítják a keskeny utcákat a gyalogos forgalom számára. Ezen az elven alapul a Fővárosi Tanács végrehajtó bizottságának egyik legutóbbi ülésén hozott döntése is a Felszabadulás téri aluljáró megépítésére. Ez nemcsak gyalogos-átjáró lesz, hanem a jelenlegi felszíni forgalmi lámpás kereszteződést lesüllyeszti a Károlyi Mihály, a Kossuth Lajos és a Petőfi Sándor utca találkozási pontján. A gépkocsik a Reáltanoda utcánál mélyített úttesten haladnak tovább és a Pilvax köznél bukkannak ismét a felszínre, közben még egy Y szárú nagy ívű rákanyarodás is lesz az Erzsébet-hídra.

Ily módon a Felszabadulás tér híd felőli sarkától keresztezésmentes gyalogjárda vezet majd a Tanács körülig, megszűnik a Curia utca és a Kígyó utca jelenlegi „tömény” átmenő forgalma, gyakorlatilag ezek a területek is gépkocsimentes gyalogosutcákká válnak. Távlatos elképzelés — ha majd lesz rá fedezet —, hogy a mélyített úttestet a Petőfi Sándor utca teljes hosszában végigvezetik, s nem a Pilvax köz, hanem a Bécsi utca magasságában hozzák vissza a felszínre. Ilyen megoldással a belvárosi üzleteket a pincékben át lehetne feltölteni árukkal.

A budai Várban más tényezők-ből áll össze a forgalom képlete. Itt az autóbuszokon és gépkocsikon érkező külföldi és hazai látogatók képezik a forgalom java részét. A nagy költséggel és mű-

értéssel helyreállított várbeli épületeket eltakarják a Szentháromság téren és az odatorokló utcácskákon várakozó autóbuszok, a Vár építészeti alkotásai helyett valóságos buszkiállítás látványa tárul a látogatók elé.

Mit várhat a Vár?

Építészek és laikusok is felveszték azt a javaslatot, hogy a gépkocsik és autóbuszok ne mehessenek a Vár belterületére. Egyrészt a zsúfoltság elkerülése érdekében, másrészt mert a magasba kapaszkodó utakon erőlködő járművek kékeszürke füstfelhőkkel árasztják el az utcákat és a füstgázak közismerten ártalmasak az épületek állagára. Javasolják, hogy az autóbuszok és a gépkocsik a várfal mentén körbefutó utakon és utcákon parkoljanak, s a látogatók onnan gyalog induljanak a várbeli sétára.

Figyelemre méltó kezdeményezés a Vár forgalmának megoldására az is, hogy a Várhegy mélyében kanyargó pincelabirintus — amelyet a háború alatt légvédelmi óvóhelynek és tábori kórháznak használtak — óriási parkológarázsra kellene átépíteni, ahonnan a helybeli lakosok és az idegenforgalom vendégei liftekkel tudnának feljutni a várbeli utcákra. (Dr. Reischl Antal: „Ez a probléma már a Hilton Szálló építésénél is felmerült, mégpedig úgy, hogy a szálloda gépkocsiforgalma a várbeli pincékben bonyolódjék le. Ez jó és megvalósítható ötlet, de pillanatnyilag idegenforgalmi szempontból — amíg a Vár közlekedési rendjén nem változtatunk — nem lehet megoldani. Előre mutat azonban, hogy a szálló üzemi, konyhai, mosodai stb. ellátási teherforgalma már ezen az úton bonyolódik le: a tehergépkocsik a várfal alján a Hunyadi-szobor mögött egy kapun hajtanak be és a Hilton-szálló alatti térségben rakodnak ki. Innen teherliftek viszik fel az árukat. Ha ez a módszer beválik — minthogy nincs okunk kételkedni, minthogy ne válna be —, a várbeli közlekedés megoldására ez lesz a járható út.”)

RÁTHONYI JÁNOS